

Slagelse Kommune

Bredahlsgade / Vestre Ringgade

Trafiksikkerhedsvurdering af forslag med højresvingsspor

Arbejdsnotat

26. oktober 2015
uvh/sb

1

Indledning

Jf. Slagelse Kommune er der fremsat et ønske om etablering af en højresvingbane fra Vestre Ringgade i retning mod Bredahlsgade.



Figur 1 - Luftfoto af området

Bredahlsgade trafikbetjener bl.a. SHI kollisionen, Selandia CEU og et mindre boligområde. Der foreligger ikke trafiktællinger af trafikstrømmene i krydset Vestre Ringgade/Bredahlsgade, men krydset skønnes ikke at være meget belastet, i forhold til andre kryds i området, da Bredahlsgade er en blind vej.

I forbindelse med et projekt for trafiksanerung af Vestre Ringgade er det besluttet at den brede Vestre Ringgade skal indsnævres, bl.a. ved etablering af midterheller (se Figur 2). Herved kan bl.a. hastighedsniveauet reduceres, hvilket erfaringsmæssigt medfører en forbedret trafiksikkerhed. Ved Bredahlsgade omfatter projektet etablering af en vestresvingbane, se Figur 2.



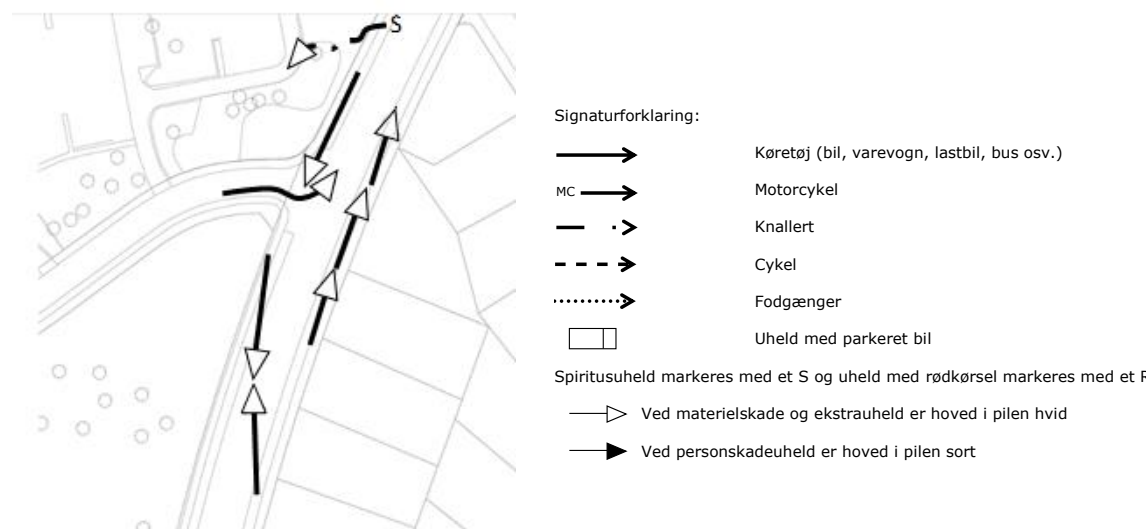
Figur 2 - Projektforslag for en delstrækning af Vestre Ringgade

Venstresvingsbanen vurderes bl.a. nødvendig af hensyn til busdriften langs Vestre Ringgade.

2

Uheldssituation

Politiets uheldsregistreringer (i den seneste hele 5-årige periode) i krydset fremgår af Figur 3:

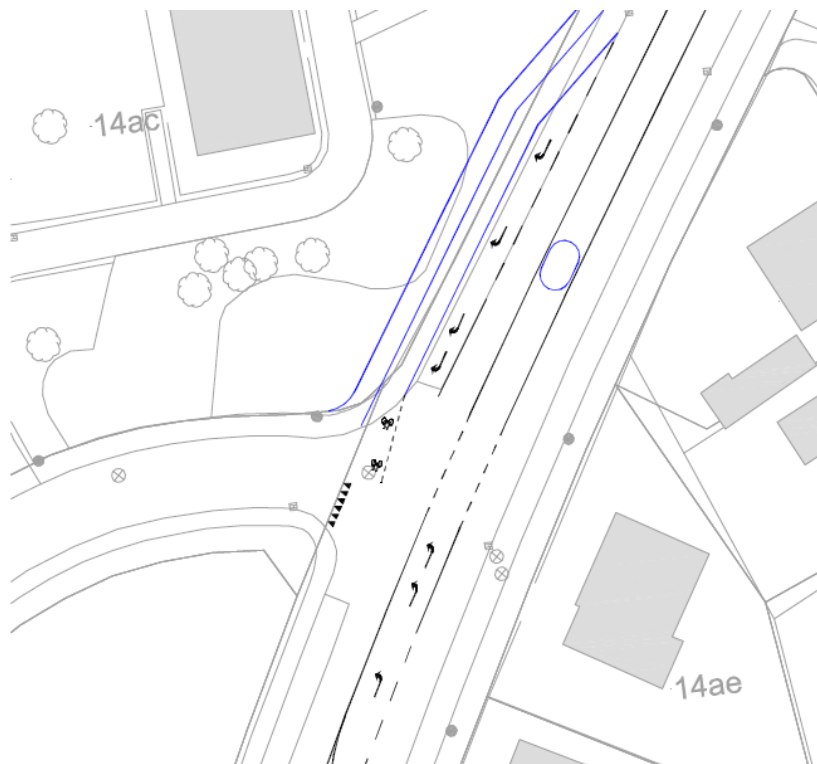


Figur 3 - Politiets uheldsregistreringer i den seneste hele 5-årige periode.

3 Etablering af højresvingsbane

Som nævnt er der fremsat ønske om etablering af en højresvingsbane fra Vestre Ringgade i retning mod Bredahlsvej.

Etablering af en højresvingsbane kan etableres som vist på Figur 4.



Figur 4 – Forslag til etablering af højresvingsbane.

Alternativt kan højresvingsbane etableres som:

- Kombineret højresvingsbane og -cykelbane, der etableres ved at afkorte den eksisterende cykelsti.
- Højresvingsbane og tilbagetrækket cykelsti. Cykelstien og fortovet trækkes ca. 10m "tilbage" i forhold til primærvejen.

4 Trafiksikkerhedsvurdering af højresvingsbane

Anlæg af højresvingsbaner på primærvejen kan på veje med cykelsti og med intensiv biltrafik modvirke, at en højresvingende bilist presses til at svinge for tidligt og derved eventuelt påkører en cyklist.

Desuden kan en højresvingsbane eliminere uheld, hvor bagfra kommende køretøjer påkører holdende eller langsomt kørende køretøjer, der venter på højresving.

Jf. afsnit 2 har det ikke været uheld af denne karakter de seneste 5 år.

Anlæg af en højresvingsbane øger krydsets størrelse og giver de krydsende og svingende flere baner at skulle forholde sig til. Dette kan bidrage til en forøget uheldsrisiko i forhold til kryds uden højresvingsbaner især hvad angår prioriterede vejkryds.

Desuden kan højresvingende biler i højresvingsbanen i visse situationer dække for oversigten fra sekundærvejen til den hurtige trafik i gennemfartsbanen, se Figur 5.



Figur 5 – Oversigtsproblem ved etablering af højresvingsbane

Dette kan afhjælpes ved at anlægge en kileformet spærreflade, også kaldet "slips" eller en helle mellem højresvingsbanen og ligeudbanen. Undladelse af højresvingsbaner kan virke hastighedsdæmpende.

5 Opsummering

Etablering af en højresvingsbane i krydset vil medføre en forhøjet ulykkesrisiko i krydset som følge af at de krydsende og svingende trafikanter får flere baner at skulle forholde sig til, samtidigt med at oversigtsforholdene forringes, såfremt der ikke etableres et "slips". Dette skal afvejes i forhold til de eventuelle forbedringer i trafikafviklingen, der kan opnås.